



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	第二次世界大戦期サハリン周辺海域の航行問題
Author(s)	兔内, 勇津流
Citation	ロシア史研究, 99, 3-25
Issue Date	2017-05
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/78934
Type	journal article
File Information	Tonai_2017.pdf



第二次世界大戦期サハリン周辺海域の航行問題

兎内勇津流

一、はじめに

サハリン島と大陸をへだてる間宮海峡は、最も狭い場所でも約七キロメートルの幅がある。これは、たとえばボスボラス海峡よりはるかに広いが、アムール河の河口に近く、毎年膨大な土砂が上流から運ばれてくること^①によって、水深が浅い。また潮流の変化も大きいことから、大型の船舶は通航不能とされている^②。また、冬期は結氷のため航行できない。そのため、現在は主要航路としては使用されないのである。しかし、第二次世界大戦期においては、状況が違っていた。一九四一年六月の独ソ開戦後、英米は、レンドリース（武器貸与法）によって大量の物資をソ連に提供し、その戦争遂行を援助した。この際、最大の貨物量が通ったのは、アメリカ西海岸を出てソビエト極東に船で運ぶ北太平洋ルートであるが、その際、宗谷海峡を補完するルートとして、間宮海峡が活用されたとみられるのである。

当時のソ連にとって間宮海峡は、両岸が日本領である津軽海峡、宗谷海峡および対馬海峡を通過することなく、アメリカ西海

岸から、シベリア鉄道につながる港であるウラジオストクに物資を輸送するルートとして、大きな戦略的意味があったものと考えられる。日本にしてみると、同盟国であるドイツとの戦争を援助する物資、そして、ドイツの敗戦後は対日戦の準備に宛てられる物資が、領土のすぐ脇を大量に通過していたことを意味する。しかし、太平洋戦争、あるいは第二次世界大戦に関して、これまで汗牛充棟といふべき多くの研究が存在するにもかかわらず、日本の文献で、戦時中にソ連が間宮海峡に航路を確保し、レンドリースによって提供された物資を輸送していたことについて言及したものは、これまでないように思われる。

一方、ソ連・ロシア側においても、この事業には、軍だけでなく運輸部門など多数の人々が関係したに違いないにもかかわらず、長年、軍事機密として封印されてきた。二〇〇八年に出版されたサハリン史の通史も、七百ページを超す大冊にもかかわらずこのことについては沈黙している^③。日ソ戦争を扱った最近の研究であるボリス・スラヴィンスキーの『日ソ戦争への道…ノモンハンから千島占領まで』（共同通信社、一九九九年）にも、キリ

ル・チェレフコとアレクセイ・キリチェンコの共著『ソ日戦争（一九四五年八月九日―九月二日）…秘密解除された文書』（モスクワ、二〇〇六年）⁴にもこのことについて言及はない。しかし、一九九〇年代のなかば以降、間宮海峡の航路掘削と通航について言及する文献がいくつか現れた。⁵

本稿は、これらのロシア側文献によって一九三〇年代後半に開始された間宮海峡航路掘削事業と、大戦時の間宮海峡航路の状況を述べ、次いで、このことが当時の日本にとって何を意味したかについて検討を試みることにしたい。

二、ソ連による間宮海峡の航路掘削

アムール河口渚に航路を設定する事業は、一九三六年八月一日の労働国防委員会決定に始まる。この決定は、アムール河畔に建設が始まっていたコムソモリスク・ナ・アムールレから、ニコラエフスク・ナ・アムールレとアムール河口渚を通って、オホーツク海と日本海への航路を設置することを内務人民委員部に課すものだった。このために、七〇人の技術者が招集され、また、五百人規模の現地調査隊が組織された。⁶

コムソモリスク・ナ・アムールレは、一九三三年に建設が始まった都市である。この少し前、一九三一年に日本は満州事変を起こし、翌一九三二年に満州国が成立する。これによってソ連極東部は、長大な範囲で日本の勢力圏と境を接することになったのである。

る。ソ連は、対日関係を必要以上に緊張させないように配慮しつつ、日本との間で武力紛争が生じた場合に備え、その国境線や海岸線から離れた場所に工業拠点を持つことが戦略的に必要と考えたことが、この都市を建設した理由であろう。

コムソモリスク・ナ・アムールレは、アムール河を下ればニコラエフスク・ナ・アムールレを通ってオホーツク海に連絡し、遡上すればハバロフスクやスレチェンスクに通じる位置にある。さらにハバロフスク近郊ヴォロチャエフカ駅からの鉄道支線が建設され、一九三六年に開通した。造船所、航空機工場、冶金工場が建設され、造船所では、巡洋艦二隻の建造が開始された。この巡洋艦を外海に出すために、アムール河口渚水路の掘削は必須の事業だった。

一九三七年六月までに、水路の設計と施工を担当する事業所の編成が始まった。内務人民委員部第二〇一号建設部である。内務省の管轄下にあった矯正労働収容所が工事を担当したのである。このことは、僻遠の地に労働者を派遣し、かつ秘密を保持する上で都合がよかったと考えられる。建設部の本部は、ニコラエフスク・ナ・アムールレに置かれた。

一九三七年八月三日付けの国防委員会決定第七七c c号は、建設部の課題を拡張した。間宮海峡を通じてオホーツク海と日本海を結ぶ深度のある航路を確保することにより、太平洋艦隊が同海峡を通過して大陸とサハリン、カムチャツカ、コルイマとを往き来できるようにすること、ニコラエフスク・ナ・アムールレ港の能

力を高め、アムール河下流部を通過して外洋船がコムソモリスクとハバロフスクに入ることができるようにすることを求めたのである。さらに、デ・カストリ湾からキジー湖を通過してアムール河に入る運河を建設する案の検討が、内務人民委員部水利建設部に委託された。これが完成すれば、コムソモリスク・ナ・アムールとウラジオストクとの間の航路は、アムール河口渇を通る必要がなくなり、大幅に短縮されるからである。しかし、大規模な工事が必要になることと、オホーツク海への出口にはならないことから、アムール河からオホーツク海への航路が優先されることになった。この他、第二〇一号建設部は、ニコラエフスク・ナ・アムールにおける船舶修理工場の建設のほか、それを動かすための発電所の建設、さらには住宅や、保健・文化施設等の建設までになうこととされた。⁽⁸⁾

この工事が完成すれば、ニコラエフスク・ナ・アムールは、ウラジオストクやソヴィエツカヤ・ガヴァ二とともに、北極海航路の終点となることができると期待された。また、アレクサンドロフスク、ヴェレシチャギノ⁽⁹⁾間に計画されていた鉄道と接続することによって、サハリンの石炭、石油などの資源利用を促進し、ニコラエフスク・ナ・アムールにこれを利用した工業を展開することが考えられたのである。技師ヴラジミール・ジューリン⁽¹⁰⁾が指導した内務人民委員部の委員会は、(一八九一—一九六二)⁽¹⁰⁾が検討した内務人民委員部の委員会は、問題を検討して、以下の工事を行うこととした(図1を参照)。

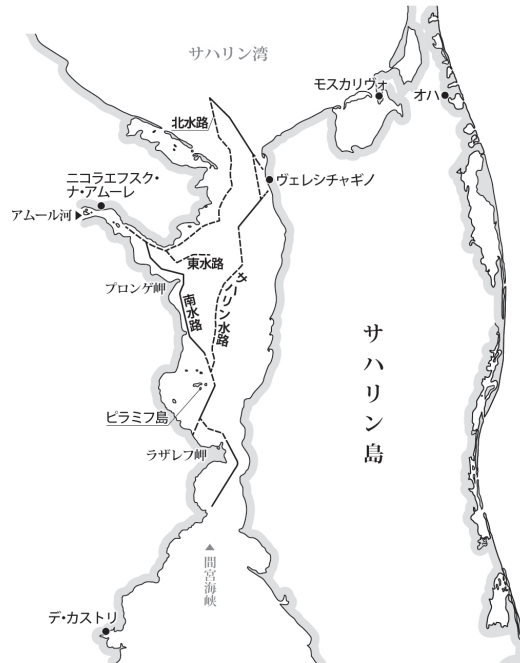


図1 アムール河口渇水路図

・ピラミフ島の標識からアムール河口標識まで南北方向の水路を六〇〇万立方メートル掘削する(南水路)
 ・アムール河の砂州を、かなり水量の少ない、いわゆる東水路に沿って掘削する。そのために一〇六〇万立方メートルを掘削するほか、そこに砂が入ることを防ぐため突堤とダムを築く。突堤の延長は九キロメートル、掘削区間の延長は二〇キロメートルである。

・コムソモリスク・ナ・アムールとニコラエフスク・ナ・アムールの間に流入する大きな支流に対して水路掘削を行う。掘削量は

二五〇万立方メートル。

・河川・海洋のすべての対象水路が一日中通行可能となるよう、航法援助標識を設置する。

この報告を基礎に計画概要が策定されたが、国防委員会決定第七七c号は、技術計画の政府承認期限を一九三八年一月一日、工事の完成時期を、巡洋艦の完成予定である一九四〇年までとした。総工費は、四億六五〇万ルーブルと見積もられた。こうして工事は着工されたが、技術的な基礎が確立されておらず、調査と並行しながら進められたのが実態である。未開発の寒冷地域での作業は困難で、その進捗は芳しいものではなかった。

一九三八年一月一日、ソ連邦人民委員会議付属国防委員会は、この件に関する内務人民委員部の定例報告を聴取し、内務人民委員部と海運人民委員部に、一九三九年に工事を展開する決議案を提出するよう促した。この計画は提出されたものの、承認されなかった。第二〇一号建設部は二億五〇〇〇万ルーブルをすでに使っていたが、そのうちの二億四二〇〇万ルーブルは浚渫船の購入に費やされ、工事の進捗率は一九％に過ぎなかった。特に、アムール河下流部の掘削はまったく実施されていなかった。

工事が完成しなければ、コンソモリスク・ナ・アムールで建造中の巡洋艦は就役できない。海軍人民委員ニコライ・クズネツォフ（一九〇二—一九七四）と、造船人民委員イヴァン・ノセンコ（一九〇二—一九五六）は、一九四一年一月に、共産党書記長ヨシフ・スターリン（一八七九—一九五三）、ソ連人民委員会議議

長ヴァチエスラフ・モロトフ（一八九〇—一九八六）、国防委員会議長クリメント・ヴォロシロフ元帥（一八八六—一九六九）、共産党中央委員会書記アンドレイ・ジダーノフ（一八九六—一九四八）にあてて連名で提出した報告書において危惧を表明し、以後、水路掘削作業計画はまったく承認されなくなった。計画は修正され、巡洋艦「カリニン」のウラジオストクへの回航は一九四二年の航行開始期とされた。クズネツォフとノセンコは、その報告書の中で、巡洋艦の回航期限に間に合うようにするため、内務人民委員部に対して、作業対象区間を通航に必要な区間に限定すること、航路を変更してもともと水深がある部分を通すことを求めた。また、間宮海峡について、その掘削を不可欠とし、東航路とサハリン航路に、干潮時において六メートルの水深を確保することを求めた。

一九四一年八月、内務人民委員部は、航路に要求する水深を一メートル浅くすることとした。このことは、計画の実現性に大きく寄与したと考えられる。海軍人民委員部建艦局と造船所が協力し巡洋艦の回航時の吃水をさげることにより、これが可能となった。この少し前、六月二二日に独ソ戦が勃発しており、緊急性が高まっていたことが背景にあるだろう。¹¹⁾

一九四一年八月二日、コムソモリスク・ナ・アムールで、第二〇一号建設部の事業計画に関して、造船所や海軍の関係者を交えた協議会が開かれた。この席で、航路の幅を当初の一〇〇メートルから、アムール河の水路では幅八〇メートル、アムール河口

潟では幅六〇メートルに縮小することが決定され、これによって掘削量は五〇〇万立方メートル削減された。また、第二〇一号建設部を防衛企業に加えることが提案された。戦時において必要な燃料、資材、機材、人材の確保を容易にするためである。同月、第二〇一号建設部の所長にC・カルガノフが任命され、ジューリンの委員会の計画の見直しが進められ、一二月に新しい提案が取りまとめられた。アムール河下流部の掘削量は十分の一に削減され、予定工期に間に合うことが実現性を持つようになった。

一九四二年一月、内務人民委員部は、提案をM・グリシンを議長とする専門家委員会に送付し、その承認を得て、内務人民委員部決定第五七七cc号として採択した。同年八月までに工事は完了し、巡洋艦「カリーニン」は、艀装と試験のため八月二五日にウラジオストクに回航された。第二〇一号建設部はここで解散し、工事に使用した機材は、以後活用されずに埋もれることになった。掘削した水路にはたちまち多量の砂が堆積するため、航路を維持するには、多くの労力を必要とすることが明らかとなったが、独ソ戦のさなかに、多数の人員や大きな資金を割いてまで航路を維持する用意がなかったということであろう。¹²⁾

しかし、この間、一九四一年六月の独ソ戦開始、そして同年一二月の日米開戦によって、ソ連の太平洋沿岸航路をめぐる状況は大きく変化した。アムール河口潟航路の重要性が再認識され、改めてその確保・拡充が図られることになった。

ソ連邦国家国防委員会は、一九四三年五月三十一日の決定にお

いて、サハリン航路を早急に設定し、ソ連領海内の海峡地帯に航法援助施設を整備する課題を提起した。海軍人民委員ニコライ・クズネツォフは、一九四三年六月三日付けの指令第一五六号「タタール海峡の正常な航行を確保する方策について」において、太平洋艦隊司令官のイヴァン・ユマーシエフ中將（一八八五—一九七二）に、関係官庁と分担協力してこの課題を実現するように指示した。

これにより海運人民委員部は、間宮海峡の安全な通行を確保するため、六月一〇日までに全航路の航法援助施設を再稼働させ、八月一日までに必要な補充施設を整えること、さらに、千島列島第一海峡のソ連領海内に、昼夜と気象条件を問わずに安全に通航できるように、航法援助施設を整備することを課された。

海運人民委員部は、間宮海峡航路の掘削にただちに着手し、一九四三年九月一〇日までに最低六・七メートル、一九四四年八月一日までには最低七・二メートルの水深を確保することを課された。また、ペトロバヴロフスク・カムチャツキー、ナガエヴォ湾、モスカリヴォ湾、およびサハリン湾で、吃水の上限を越える荷を積んだ船から、積み荷の一部を降ろせるようにすることが指示された。

内務人民委員部は、航路掘削作業に当たる囚人労働者を海運人民委員部に提供する他、合衆国からナガエヴォに到着した貨物を荷揚げし、港に保管し、ウラジオストク向けの船に積み直す作業を自前で行うこととされた。漁業人民委員部と海運人民委員部、

およびカムチャッカの政府・党組織は、ペトロパヴロフスク港で、最低でも同時に三隻の船の積み替え作業が行えるようにすることが課された。外国貿易人民委員部は、前述の諸港での荷役作業を機械化するため、必要な数のクレーンを輸入物資から抜き出すことを課された。産業銀行は、サハリン航路の件については、全体計画に対してではなく、個々のプロジェクトや案件に対しても融資できることとされた。

国家国防委員会は、海軍人民委員部に対して、海運人民委員部および北極海航路総局と共同して、一九四三年七月一五日までに、間宮海峡の通年航行を確保することについての意見を提出するように求めると決議した。

海軍人民委員ニコライ・クズネツォフは、現地の水先案内の体制を強化し、航行安全規則の補充について海運人民委員部との調整を行うとともに、航路運用に際して必要となる設備について調査を指示し、無線標識や灯火標識など航法援助設備の充実をほかった。

リバティ船⁽¹³⁾のアムール河口潟通航を確保するため、水路部では水先案内の特別体制が敷かれた。一九四三年の航行期間開始に向けて、東サハリン航路では航路を発光ブイで囲み、水位観測所網と観測所間を結ぶ通信設備が設けられた。太平洋艦隊は、建設部隊を二隊編成してコマンドル諸島とカムチャッカに派遣し、沿岸標識や軍事水先案内人哨所などの施設を建設した。航路の掘削は海運人民委員部の担当だった。一九四三年七月初旬に、海運人民

委員部指令第二一八号により、掘削作業を実施する「ソユズドノトレスト」は航路総局「ツモルプーチ」に改組され、その極東支部「ダリモルプーチ」がニコラエフスク・ナ・アムールに設けられて、航路の掘削に当たることになった。前年まで第二〇一号建設部が使用していた機材はトレスト「ダリテフフロート」に集められ、掘削作業に使用された。航路幅は六〇メートル、水深は六メートルとされたが、掘削したあとから土砂が継続して入ることから、どの水路でも二、三隻の浚渫船が継続して稼働し、船が通航する時だけその作業を中断した。

こうして大型輸送船が間宮海峡を自力で通過することができるようになったが、通航に当たっては軍事水先案内人が搭乗し、また、航路をそれるとたちまち航路を塞ぐことになることから、船団を組まず、最低〇・五海里の間隔を置いて単独で通航させた。大型船の通航は、秋の嵐の前、もしくは、一月から二月にかけて全面結氷して浚渫船が稼働できなくなるまで行われた。

こうして、一九四三年においては、日本海軍の臨検を受けることのない間宮海峡を航路に選択できるようになったこともあり、極東の諸港に、前年の七%増しの、二四三万八千トンの物資を運ぶことができた。一九四三年から一九四四年の間の冬は、砕氷船団が三隻に強化されたおかげで、輸入物資を積んだ二六一隻の輸送船に宗谷海峡を通過させることができた。

一九四四年には、コムソモリスク・ナ・アムールで建造された二隻目の巡洋艦「ラザリ・カガノヴィッチ」が、アムール河の水

位が上がる八月を期してウラジオストクに回航された。同年においては、輸入貨物の増加と、貨物の秘匿性を高める必要から、間宮海峡を通るサハリン航路の意義がより大きくなった。

一九四五年の航海期においては、アムール下流域の結氷状況が、航海の開始を遅らせた。航路の開通は五月一九日だったが、対日戦争を準備していたこともあって、現地船団は、軍需物資、燃料、食糧の転送に追われた。極東海運会社には、海運人民委員部に所属する船舶の過半数に当たる一九〇隻が配置され、その積載量の合計は一〇〇万トンを超えていた。一九四五年六―七月は、サハリン北西岸とモスカリヴォ港への輸送が多かったが、そこは、第二極東戦線第五六狙撃兵団の集結地だった。アムール河口渚の航路を通じて、北サハリンに八万トンの貨物と四千人の兵員が送られた。

以上のように、間宮海峡はレンドリース物資の輸送経路とし活用されたわけだが、ここを通過した貨物船の数や、貨物の輸送量については、残念ながら資料を見いだすことができていない。しかし、ザイツェフは、この事業は軍艦回航に役立っただけでなく、独ソ戦の補給にも役立ち、大祖国戦争の勝利に絶大な貢献があったと高く評価する。¹⁴⁾

アムール河口渚の海運を確保する作業は一九四七年まで継続されたが、それ以後は顧みられなくなった。第二次世界大戦が終結し、ソ連が千島列島とサハリン島全体を占領し、宗谷海峡を自由に通航できるようになったため、間宮海峡に航路を確保する必要

性が低下したのである。次いで、以上のことと若干重複するところがあるが、第二次世界大戦における間宮海峡航路の意義を確認することとしたい。

三、第二次世界大戦における間宮海峡航路の意義

第二次世界大戦は、一九三九年九月一日にドイツがポーランドに侵攻した時に始まる。この直前、一九三九年八月二三日には、独ソ不可侵条約が結ばれている。ソ連は、ナチス・ドイツとの対決を避け、ヨーロッパでの勢力分割を互いに認めあって、勢力拡大を進めていたのである。このため、ソ連の対英米関係は冷却していた。一方、満州とモンゴルの国境地帯では、この年五月以降ノモンハン事件が起こり、日本軍とソ連軍が武力衝突して、日本軍が撃退されていた。九月に休戦協定が結ばれて紛争は終結したが、日本軍は、極東ソ連軍が高い水準にあることを認識せざるを得ず、安易に対ソ戦に踏み切ることはできなくなった。

一九四〇年九月、日本は日独伊三国同盟を締結するが、これは、日本の対英米関係を非常に悪化させるものだった。その後日本は、一九四一年四月、ソ連と日ソ中立条約を締結する。以上の外交を主導した松岡洋右（一八八〇―一九四六）のスタンスは必ずしも一貫しなかったようだが、日本とドイツには、三国同盟を将来的には、日独伊にソ連を加えた四国同盟に広げることを考える向きもあったようである。しかし、それからまもなく一九四一

年六月二二日、ドイツが対ソ戦を開始し、四国同盟は不可能になった。

アメリカは、第二次大戦当初中立を宣言したが、一九三九年一月に中立法を改正して英仏への武器供与を開始し、一九四一年三月にはレンドリース法を成立させて、連合諸国に対する支援を強化していた。ところが、一九四一年四月に日ソ中立条約が締結されたことから、米ソ関係は一時冷却する⁽¹⁵⁾。しかし、同年六月二二日にドイツがソ連に侵攻して独ソ戦が始まると、アメリカのフランクリン・ルーズヴェルト大統領（一八八二—一九四五）は、ただちにソ連への武器・軍需物資等を供与する用意があることを表明し、ハリー・ホプキンス（一八九〇—一九四六）を特使としてモスクワに派遣し、スターリンと会談させた。八月には、ルーズヴェルトとイギリス首相ウイストン・チャーチル（一八七四—一九六五）が、ニューファンドランド島沖の戦艦「プリンス・オブ・ウェールズ」で会談し、大西洋憲章を発して戦争目的を提示すると、一部留保をつけながらもソ連はその支持を表明した。翌九月には、モスクワにイギリスとアメリカの代表が集まり、物資援助について協議を進めた⁽¹⁶⁾。そして一〇月に議定書がとりまとめられ、対ソ物資援助は次第に本格化することになる。

この大戦を通じてソ連がレンドリースによってアメリカから受け取った物資は、戦闘機、輸送機などの航空機、戦車、軍艦や輸送艦などの船舶、鉄道車両、自動車、石油、化学製品、非鉄金属などの工業材料、弾薬、無線機器、食糧など多岐にわたった。こ

れは、戦争によって国土の重要部分を占領され、多大な人的、物的損失によって経済基盤に大打撃を蒙ったソ連にとって、ドイツの攻撃をもちこたえて、反攻に転じることができた大きな要因であることは疑いない。アメリカにとっても、この大戦に際してレンドリースによる物資提供に費やした金額は四九一億ドルにおよび、戦費全体の一四・九％に当たる。そして、そのうちソ連が受領した分は、その約四分の一を占めるという⁽¹⁷⁾。

物資の輸送手段としては、航空機など空輸されたものもあるが、重量のあるものは当然、海路によって運ばれた。一九四一年秋以降一九四五年までの間にソ連がレンドリースによって海路で受け取った物資は、全部で一七〇〇万トンに達した。輸送経路としては、大西洋からノルウェー沖を通過してムルマンスク方面に向かう北ロシアルート、インド洋からペルシャ湾に入り、イランの港で荷揚げして北上するルートなどがあつたが、太平洋を横断してウラジオストクなどで荷揚げする極東ルート経由が八二〇万トン余りで、ほぼ半分を占める最大のルートだった⁽¹⁸⁾。

対ソ戦を開始したドイツは、日本に対しても対ソ開戦を期待した。ソ連は日本の仮想敵国とされており、田中新一参謀本部作戦部長（一八九三—一九七六）など対ソ開戦論者がいたのだが、他方で、精強な軍を投入しながら強力な反攻を受けて失敗に終わったノモンハン事件の教訓は記憶に新しく、また、海軍は対ソ開戦に否定的だった。独ソ戦の行方についても、陸軍の中部では短期でドイツが勝利するという見方と、持久戦に陥るというという見

方の両方があった。結局、当面日ソ中立条約を維持しつつ、七月には「関特演」を満州で行ってソ連の出方と独ソ戦の行方を見極めることとなり、その一方で南進政策に踏み出して南部仏印を占領した。その後、八月には北進政策がとりあえず見送られ、対米戦の方向に向かうことになった。⁽¹⁹⁾

独ソ戦の勃発は、日ソ関係にさまざまな影響を及ぼした。ソ連は、ドイツの同盟国である日本の進攻を警戒し、極東の港湾周辺に航行危険地域を設定し、機雷を敷設して攻撃に備えた。その機雷の一部は日本海に流出し、触雷した客船気比丸が沈没するなど、さまざまな被害が生じた。日本はソ連政府に対応を求めたが、ソ連側は自国の機雷が原因と認めず、日本側も、中立条約の維持を望む立場から、この問題に深入りすることはなかった。⁽²⁰⁾同年二月八日、日本はハワイの真珠湾攻撃を行い、太平洋戦争を開始した。日本は、ソ連の同盟国である英米を敵としたわけである。アメリカはただちに第二次世界大戦に参戦し、また、レンドリースによる連合諸国の支援も強化した。

日米開戦により、日本はその領土沿岸に一二箇所の防禦海面を設定し、日本海軍の特許により航路の指定を受けた船舶を除いて一般船舶の通航を禁止した。津軽海峡、宗谷海峡ともこの防禦海面に含まれるが、宗谷海峡のみ、日中、幅二海里的水路を開放することとした。⁽²¹⁾また、開戦の際、上海など中国諸港に停泊していたソ連船が一時抑留され、さらに香港では損傷して即死者三人を出すという事態も生じ、順次解決した件もあるが、延引して進ま

なかった件も残った。⁽²²⁾

一九四二年四月に、日本はソ連に対して、日本海とアメリカやカムチャツカの間を通るソ連船舶について、作戦上の問題と安全の見地から、日本近海の一定区域に入らないよう勧告し、それに従わない船に対しては発見の都度臨検を行った。⁽²³⁾一九四三年四月、日本海軍は宗谷海峡を航行したソ連船カメネツ・ポドルスク号とイングル号を臨検し、日米開戦後に米国からソ連に転籍した船の疑いが強いとして約二ヶ月間抑留、六月には同じ嫌疑でノギン号を抑留したが、一ヶ月余り後に解放した。この間、ソ連政府は、どの船も完全なソ連船で禁制品を積載したことはないので抑留は不当であると、ヤコフ・マリク駐日大使（一九〇六一九八〇）を通じて日本政府に抗議した。⁽²⁴⁾

かつて、ジョージ・レンセンは、第二次大戦中の日ソ関係を扱った研究書を『奇妙な中立』と題した。⁽²⁵⁾中立国とは言っても、日本は、ソ連の交戦国であるドイツの同盟国であり、ソ連は日本の交戦国であるアメリカ・イギリスの同盟国でありながら、互いに国境・水域を接しているという状況での日ソ関係は、なかなか微妙なものを含んでいたのである。この時、レンドリースの太平洋ルートには大きな問題があった。ソ連の極東部で大量の物資を受け取ることでできる港は、鉄道との接続を考えるとウラジオストク以外になかった。ウラジオストクならば、シベリア鉄道に積み替えて、ソ連各地に送ることができる。それ以外に鉄道線が通じた港としては、コムソモリスク・ナ・アムールやハバロフスク

などがあるが、アムール河を遡上しなくてはならない。しかしアムール河は大河とは言え、大型貨物船はそれを遡上することができないのである。

大型貨物船がアメリカ西海岸から太平洋を渡ってウラジオストクに達するには、日本の管理・監視を受ける宗谷海峡、津軽海峡、あるいは対馬海峡を通航するしかない。そのため、日米開戦以降、アメリカの貨物船は使用できず、ソ連船だけに頼って運ばなくてはならない。その上、日本はソ連に対しても津軽海峡の通航を制限した。対馬海峡は遠回りの上、戦況の影響を受けるので、残るは宗谷海峡ということになる。しかし、宗谷海峡はオホーツク海の流水の影響を受けるため、冬期は砕氷船の先導を必要とし、また日本海軍の警備艦のチェックを受けたのである。⁽²⁶⁾しかし、もし大型貨物船が間宮海峡を通過可能とし、あるいはコムソモリスク・ナ・アムールまでアムール河を遡上可能とするなら、日本側に探知されにくい輸送ルートを確保できることになる。間宮海峡航路は、まさにそのために必要とされた。

アルバート・ウィークスの研究書に掲げられた統計では、大戦中を通じてソ連に送られたレンドリース物資のうち、北ロシアルート経由では七％、ペルシャ湾経由では四％が失われたが、黒海ルートと太平洋ルートは、途中で失われたものがほとんどなかった（〇％）とある。もちろん、太平洋ルートにも、気象条件や日本の監視などそれなりの困難はあったものの、ドイツのUボートの攻撃などにさらされた他ルートと比べて、太平洋経由で

極東の港に運ぶルートは最も安全だったということになる。⁽²⁷⁾

四、日本はソ連の間宮海峡航路の状況を察知していたか

この問題は、高度の軍事機密がかかわるため、慎重な判断が必要とされるが、これまでに明らかになった史料や研究において、ソ連が間宮海峡航路を活用して大量のレンドリース物資をアメリカから受け入れていることを、当時の日本政府と軍が察知していたことを示すものは見つからない。どうして、そういうことになったのであろうか。

大戦の途中で撤退することになるが、一九四四年まで日本は北樺太にいくつかの拠点を持ち、船で往来していた。すなわち、西海岸のアレクサンドロフスクには総領事館が置かれ、その近郊ドウエを中心として、北樺太鉱業株式会社が、ソ連とのコンセッション契約のもと石炭採掘を行っていた。また、東海岸北部のオハを中心とする地域では、北樺太石油株式会社が、同じくコンセッション契約のもとで石油を採掘していた。オハには領事館が設置されていた。⁽²⁸⁾しかし、上記の日本側拠点の活動は、一九三〇年代後半から次第に困難となりつつあった。西海岸で展開していた北樺太鉱業の事業は「一九三七年秋以来休業状態」となった。東海岸北部で行われていた北樺太石油の石油採掘も一九三三年に一九万三千トンを生産して以後急激に減少し一九四一年にはわずかに四万四千トン足らずに落ち込んでしまった。⁽²⁹⁾

かつて村上隆は、北樺太石油の事業が困難になったことの背景として、ソ連政府の日独防共協定（一九三六年一月）への反発を指摘した。⁽³⁰⁾ もちろん、それは、日ソ関係に影響する大きな問題ではあったが、満州国の成立により北満州からソ連が撤収させられて以来の日ソ関係悪化を大きな背景とする中でとらえる必要があるだろう。そして、目の前のこととして間宮海峡航路をひそかに改良しようとするソ連にとって、北サハリンにおける日本のプレzensが好ましくなかったことも一因と考えられる。北樺太鉱業の活動が困難となった一九三七年は、第二節で述べたように、第二〇一号建設部が編成された年でもある。⁽³¹⁾

ソ連側がコンセンション契約の解消を提起したのは、一九四〇年夏に日本が日ソ不可侵条約を提案した時に始まる。翌一九四一年、松岡が訪ソして日ソ中立条約を締結した際にソ連側からこれを強く求められ、松岡書簡によって今後の解決を約束することできず、とりあえず不可侵条約を締結したものの、コンセンション解消の件はその後停滞した。日本側が話を進めなかったのである。しかし、戦時中の日ソ関係の悪化を避ける観点から一九四三年に交渉を再開、コンセンション譲渡協定をまとめて、両社とも一九四四年夏までに北サハリンから撤退した。以上を総合すると、北サハリンにいた関係者は、情報をつかむことができなかったと見られる。

しかしながらその一方では、日本政府は、レンドリースによってアメリカから連合諸国に大量の物資が供給されていて、ソ連が

その対象に含まれていることは承知しており、関係の情報を分析していた。

東京大学経済学部図書館には、『米国武器貸与法ト其ノ決済方法』という、大蔵省外資局の作成した小冊子がある。日付は昭和一九年四月である。この資料は、一九四三年までに連合諸国に対して総額一九九億ドルの物資と労役が供与されたこと、ソ連への貸与実績は一九四三年までに約五〇億ドルにおよび、一九四三年中の援助総額の三〇％がソ連向けであることを指摘する。アメリカからソ連に貸与された武器の内訳として、飛行機七八〇〇機、戦車四七〇〇台、軽装甲車三万三千台、軍用自動車二万五千台、貨物自動車一七万台、航空用その他燃料油七四万トン、爆薬一七万七千トン、食糧二五万トン、長靴六〇〇万足などを挙げ

る。戦争途中の数字のため単純には言えないが、ウィークスの研究書では、大戦中の合計で総額一二〇億ドル相当の援助が実施され、提供された品としては、航空機一四〇〇〇機、ジープ四万四千台、トラック三六万台があったとする。大蔵省の文書の数字は、その作成時期を考慮すれば、これらの品目について違和感はないが、ウィークスによると、この他食糧援助が小麦だけで六九万四千トン、合計では二三〇万トンに達したということになる。⁽³²⁾ また、艦船や鉄道車両、銃砲類、衣類を挙げているが、ロシアの最近の論文によれば、艦艇としては、例えば、魚

雷艇二〇二隻のほか駆潜艇、掃海艇などが供与された。ただし、一九四三年十一月のテヘラン会談以降の分が大きく、太平洋艦隊が重点的に支援されたというので、大蔵省が文書を作成した時点では、そう大きくなかったのかも知れない。⁽³³⁾ ウィークスによると、鉄道車両では機関車一九〇〇両、長物貨車九九〇〇両、傾斜台付貨車一〇〇〇両などが提供されている。⁽³⁴⁾

レンドリース物資の輸送経路について、大蔵省の資料は、次のように述べる。「援助ルートノ主要ナルモノハ海路ニヨリムルマンスクニ到ルルートデアリ、全体ノ七%ハ之ニヨツテキル。其ノ他イラン―裏海⁽³⁵⁾ルート、アラスカ航空ルート等ガアルガ輸送量ハ少額デアル」。最も重要だった太平洋ルートへの言及はここになり。大蔵省には情報がなかったかも知れないが、外務省や陸海軍はどうであろうか。

海軍は、満州国や中国、ソ連その他各国に駐在武官を派遣していた他、中央では軍令部第三部が情報を担当した。しかしその規模は、参謀本部第二部が情報を担当したほか、中国や満州国、ソ連各地に特務機関を擁していた陸軍と比べて小さいものだった。⁽³⁶⁾ その一方で、海軍は日本近海の海上警備を担当しており、周辺海域・航路の状況を把握する立場にあった。

サハリン周辺海域は大湊要港部（一九四一年一月二〇日、大湊警備府に改称）が担当し、一九四一年二月の開戦時点での体制では、津軽防備部隊、千島防備部隊、宗谷防備部隊の三つの部隊が図2のように海域を分担していた。⁽³⁷⁾ ここで注意したいのは、

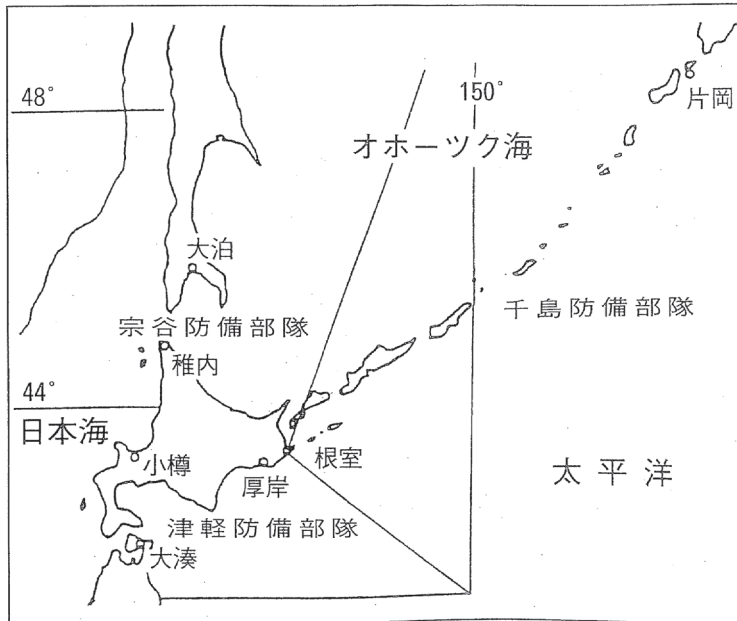


図2 大湊警備府所属防備部隊担当区域（太平洋戦争開戦時）
出典：飛内進『大湊警備府沿革史』（2000年）553頁

間宮海峡については北緯四八度までが担当となっていて、それ以北は空白とされたことである。間宮海峡は水深が浅く、潮流が複雑なので大きな艦艇は通らないという常識を踏まえ、対ソ関係を悪化させない配慮があったと想像される。また、津軽海峡は、大湊警備府津軽防備部隊の担当海域だった。宗谷防備隊と津軽防備隊

は、開戦後、多数のソ連船が宗谷・津軽両海峡を通過するのを監視していた。では、これらの部隊の対応と海軍の認識はどうだったのか。飛内進は、このことについて、以下のように述べる。

昭和一四年（一九三九年）に日ソ不可侵条約が締結され、ソ連は表向き友好国ではあった。⁽³⁸⁾しかし、我が国は長年潜在的な宿敵としてソ連に対処しており、昭和一五年暮れからは津軽海峡を通るソ連船に対し、大湊要港部はそのつど、艦艇と飛行機を出動させて警戒に当たっていた。

開戦直後の昭和一六年十二月十四日に、大警参謀長は大警部隊全般に対して中立国の船舶とソ連船舶の処理に関して次のとおり指示した。（大湊警備府機密第三三三番電）

一、宗谷海峡ノ外防禦海面ニ於テハ外国船舶ノ通航ヲ禁止セラレアリ

宗谷海峡ニ於ケル晝間ノ可航水路ハ当分ノ間野寒岬灯台ノ北四湊及宗谷灯台ノ北四湊ヲ連ヌル線上二湊ノ水路

二、中立国ノ船舶ニ対シテハ法規ニ従ヒ臨検ヲ行フベキモ蘇聯船舶ニ対シテハ慎重ヲ期シ無用ノ刺激ヲ与ヘザル如クセラレ度

この指示が出される前日、「石垣」が千島列島乙前湾を航行中の中型ソ連船を発見し、臨検のため船長の来艦を求めたが、ソ連船はこの命令を無視して遁走を図ったので船の前方に発砲し停船させた。臨検の結果、軍需物資の搭載無しとして釈放し

た。

後日、この件について在日ソ連大使から「日本軍艦より射撃の威嚇の下で停船を命ぜられ、かつ千島海峡通航を拒否され、対馬海峡を通航する旨を要求されたる件に関し日本政府の説明を求める」との申し入れがなされた。この事件は、極力穏便に図ろうとする中央の方針と現地部隊との間に意志の疎通を欠いて発生したものである。

一二月三〇日に軍務局長から「ソ連船ニテ飛行機又ハ多量ノ武器ヲ搭載シナイ限り抑留処分ハ見合ワセタイ」との慎重な対処が指示された。

また、翌一七年一月にソ連大使から我が国の重要防禦海面である津軽海峡でのソ連船四隻の通航を求めてきたが、一月八日に外務省を通じて不許可を通告した。後に、両国で協議の結果、ソ連海軍武官から宗谷海峡通航の際は事前に船名、日程等の通知があり、一応平穏さが戻った。

オホーツク海が氷結する前にと、宗谷海峡を往来するソ連船の隻数は一段と多くなり、翌一七年一月十三日の宗谷見張所によると、一日当たりの通航船舶四隻と報告されている。⁽³⁹⁾

このように、現地の部隊では、少なくとも宗谷海峡経由で、アメリカから大量の物資がウラジオストク方面に輸送されていることを把握していたとみられる。ただし、中央からは、中立条約に影響しないよう、穏便な措置が求められ、一応の臨検はしても、

ほとんどの場合はそのまま通航させたのであろう。

この後、一九四三年八月のキスカ島撤収を受けて、アリユーシャン方面からのアメリカの攻撃に備えた特等方面艦隊の編成による部隊再編、一九四四年三月には、樺太連絡確保、宗谷海峡の防備強化のための宗谷防備隊への編成替えがあり、担当海域の変更もあったが、広い海域に対して主要艦艇が二隻だけ（砕氷艦大泊と特設砲艦兼砕氷艦千歳丸）という宗谷防備部隊の状況は変わらなかった。重点とされた宗谷海峡以外の区域を監視するには限界があったと推察される。このころの宗谷警備部隊の状況について、飛内は次のように述べる。

すでにアッツ島が失陥、キスカ島からも撤退し、我が国の国防圏は千島列島まで後退していた時期であり、ソ連との無用の摩擦を避けるという中央の方針が決定され、昭和十八年八月二十一日、海軍省軍務局長から関係司令長官宛てに次の指示が出された。（軍務機密第二一五五〇番電）

「開戦後敵国ヨリ船籍ヲ移転スル疑アル「ソ」聯船ノ取扱ニ関シテハ本年四月軍務機密第一一六三八番電ニ依リ処置セラレツツアル所之ニ要スル我兵力及外交等ノ現況ニ鑑ミ何分ノ指示アル迄他ノ「ソ」聯船ト同様ニ取扱フコトシ現場臨検或ハ信号尋問程度ニ止メ引致抑留ハ之ヲ為サザル様指導アリ度但シ臨検尋問等ニ当リ其ノ態度搭載物件等ニ付目ニ余ルモノアラバ適宜行動ヲ阻止（泊地ニ引致取調ヲ含ム）シ速報アリ度」

そして、オホーツク海で我が国の船舶の護衛に当たる各部隊から、船舶喪失の増加は、同じ海面を通航するソ連船の米潜水艦への通報による疑いが大きいという報告がなされても、中央では何等の対抗手段も講じることが出来なかった。

九月以降、「大泊」と「千歳丸」が数日間ごとに交代で宗谷海峡に出動し、哨戒任務を続けていた。十二月に入ると流水前にとソ連船の往来が活発となった。「大湊警備府戦時日誌」によるとこの月の「大泊」による哨戒及びソ連船監視任務は十八日間にも及び、残りは「千歳丸」が出動、海峡中央で臨検任務の強化を図った。

その後、ヨーロッパ戦線における連合軍の勝ち戦に比例するかのようになり、米国発の貨物の中には機関車、貨車、自動車等の戦略物資が目立ってきた。そして、連日のように宗谷海峡を通り、その都度二丈岩付近の海面で停船を命じ臨検していたが、⁽⁴⁰⁾搭載物資を確認する程度に止まった。

現地の部隊は、宗谷海峡の状況を日々見ていたが、海軍中央においてそこから情報をくみ取るということとはなかったと思われる。また、現地の態勢では、宗谷海峡の監視が手一杯で、間宮海峡を含む周辺海域の状況には手が回らず、特段の注意を向けないままだったということであろう。

陸軍はソ連情報の収集に非常に力を入れていた。戦時中、参謀本部第二部ロシア課長を経験した林三郎（一九〇四—一九九八）

は、戦後、『関東軍と極東ソ連軍』を著したが、その中で次のように記す。

わが参謀本部は一九三九年の後半にいたり、北部集団（セーヴェルナヤ・グループ）司令部が、アムール河口の要衝ニコラエフスクに新設されていることを知った。ところが、戦後に判明したところによると、それは北部集団軍（セーヴェルナヤ・アルメイスカヤ・グループ）と呼ばれ、新設命令の出されたのは特別極東軍の二分割と同時機であったという。そうだとすると、一九三九年八月三十一日ということになる。

ついで、一九四一年になってから、参謀本部は、アムール河下流地方の海岸一帯に、二つの設営地区（ソ連軍の略語ではウール）の存在していることを確認した。この場合も、ウールの工事開始にはまったく気が付かず、できあがってから初めて知った次第である。

このように、北部集団軍に関する参謀本部の情報収集では、的確性と迅速性において欠けるところが大きかった。それは、アムール河下流方面が情報収集上の最大死角になっていたからである。

ところで、極東ソ連軍の全般的な態勢からみると、アムール河下流方面は「柔らかい横腹」にあたった。その部分を補強するため、北部集団軍司令部の新設、北太平洋小艦隊の編成、間宮海峡沿岸地帯における設営地区の構築などが、相ついで実施

されたものと見られる。その結果、極東ソ連軍はいよいよサザエのように、堅い殻の中に閉じこもる格好になってしまった。⁽⁴¹⁾

林は、アムール下流域やその海岸地帯の情報収集が手薄だったことを認めている。間宮海峡航路の話はここに登場しない。「サザエのように」閉じこもったという表現は、厳しい統制を敷いて接触を断ち、情報を細大漏らさぬようにした当時のソ連社会に対して、陸軍関係者が共通に抱いた感覚を表現するものようである。

レンドリースについては、一九四三年始めになって、多数の軍用航空機がアメリカから提供され、アラスカからシベリアに空輸されていることを知ったという。⁽⁴²⁾ さらに航空機以外に、別途、海路での輸送があることも承知していたようであるが、その内容と経路については、どう考えていたのであろうか。大本営陸軍部の『東「ソ」「ソ」軍後方準備調書』⁽⁴³⁾には、これについての記述があり、少なくとも一九四五年春の段階において、参謀本部は、食糧、燃料を含む大量の物資がアメリカからソ連に輸送されていて、太平洋を経由してウラジオストクに揚げるルートが基幹になっていることをそれなりに把握していたことがわかる。

すなわち、

最近ニ於ケル東「ソ」經由米国ヨリノ援「ソ」物資ハ年間約一七〇万噸（全ソノ約二四％）ニ達スルモノト推定セラル（註）

輸入品目ハ「ソ」ノ必需物資ノ推移ニ伴ヒ変化アルモ最近ノ傾向トシテハ食糧（三二%）、燃料（二六%）、機械類（輸転材料ヲ含ム）（三五%）、雜貨（七%）等ナルモノノ如シ而シテ輸入品ノ東「ソ」經濟力ヘノ滲透状況ハ明カナラザルモ食糧及雜貨ハ主トシテ東「ソ」ニ於テ使用セラレ機械類及金屬製品、車両等ノ大部ハ西送セラレアル如シ

（註）武器貸与法開始以來東「ソ」經由海上輸送援「ソ」物資ノ輸入量ハ概ネ左ノ如ク推定セラレ逐年増加ノ傾向ニアリ

一九四二年 約三七万噸

一九四三年 約一二二万噸

一九四四年 約一七〇万噸

輸入経路ハ依然トシテ北太平洋經由浦潮揚陸ニシテ東「ソ」經由援「ソ」物資ノ約九〇%ヲ占メルモノノ如シ

米「ソ」北方航空路經由航空機ノ空輸ハ一九四三年初頭以來活発ニシテ最近ハ月約二五〇〜三〇〇機ヲ「ウエリカリ」―「ヤクーツク」―「クラスノヤルスク」經由ニテ空輸ニ依リ西送シアルガ如シ⁽⁴⁴⁾

アッラ・パペルノの研究書の卷末に掲げられた統計によると、海路でソ連に送られた支援物資は、一九四二年は二四五万トン、うち極東行き（すなわち太平洋航路）が七三万トン、比率では三〇%、一九四三年はそれぞれ四七九万トンと二三九万トンで五〇%、一九四四年は六二二万トンと二八五万トンで四六%で

ある。⁽⁴⁵⁾ 日本陸軍は、太平洋航路が主要輸送路であること、アラスカからの航空輸送ルートがあることは把握していたが、それ以外の輸送路があることへの認識が薄かった。また、輸送量を相当過小評価している。また、経路については北太平洋經由という以上の具体的な記述はない。この少しあとに出てくる挿図（図3）には、間宮海峡を通る航路が書かれているが、アメリカから直に入るコースは書かれていない。これだけで断定は出来ないが、レンドリース物資は、宗谷海峡を通過しているとみて、間宮海峡についてはあまり考慮していなかったのではないだろうか。ついながら、この資料の眼目は対ソ開戦時の分析であるが、戦争となつた場合、ソ連はレンドリース物資の輸送にウラジオストクを利用できなくなり、ニコラエフスク・ナ・アムール、デ・カストリ、ソヴェツカヤ・ガヴァニなどで代替すると想定している。これは、日本が日本海の制空権と、宗谷・津軽・対馬海峡の管理力を失わないことが前提とみられるが、想定 of 妥当性には疑問を覚える。本気でそのように考えていたのか、それとも、こういう内容でなくては部内で通らなかつたということであろうか。⁽⁴⁶⁾

最後に外務省について述べる。戦時中の日本政府は、日ソ間にさまざまな問題が生じて、互いの同盟国と戦争中であるという微妙な関係の中で、中立条約の維持を基本姿勢として事案に当たっていたように思われる。この間、津軽海峡と宗谷海峡の通航問題は、日ソ間の外交問題として取り上げられたものの、日米開戦後にアメリカからソ連に船籍が移った転籍船問題については、

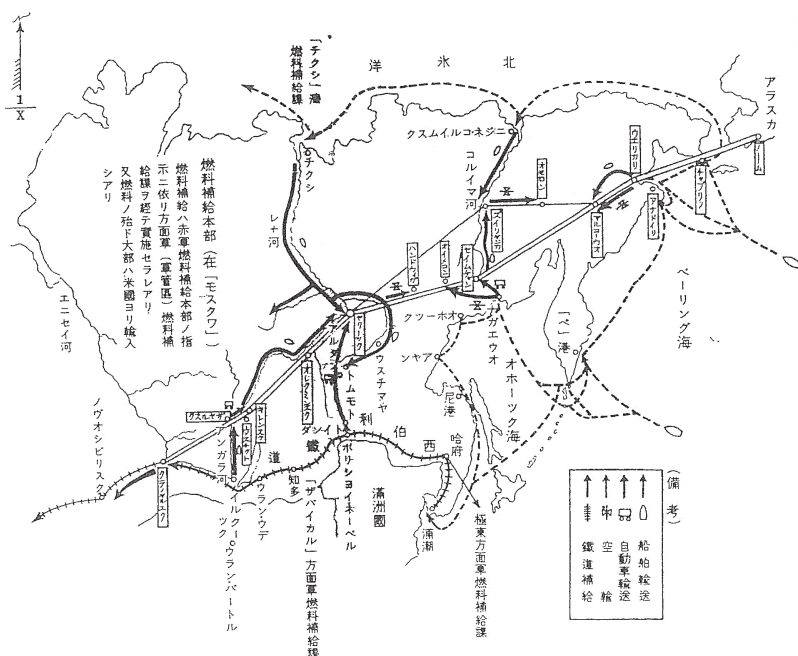


図3 米「ソ」北方航空路後方補給路一覽図

ソ連政府は、ソ連船なのだから通航に問題なしという立場であり、また戦時禁制品の輸送についても、軍需品は輸送していないと主張し、日本側はそれ以上追求することなく経過している。もし、間宮海峡経由で武器等が輸送されていることを知って

いたなら、どうだったであろうか。間宮海峡経由でのアメリカからの物資輸送の件は、外務省が戦後編んだ『戦時日ソ交渉史』にも、『日本外交文書』にも、ジョージ・レンセン、ボリス・スラヴィンスキーの研究にも出てこない。戦時中にソ連大使を務めた佐藤尚武と、その下で公使を務めた守島伍郎の回想録にもそういう話はない。⁴⁷『外務省記録』のF門一類「交通」の文書には、アムール河の航行をめぐるさまざまな文書が収録されているが、一九三七年以来のアムール河口渇航路掘削について触れた文書はない。また、外務省と在外公館を扱った栗屋憲太郎、竹内桂編『対ソ情報戦資料』第四巻、「領事館報告」(現代資料出版、一九九九年)にも、そうしたことをうかがわせる史料はない。

もちろん、承知していても外交案件には持ち出さず、あるいは秘匿して回想録その他にも書き残さなかったという可能性は否定できず、今後も史料の探索を続ける必要があるが、現時点としては、間宮海峡の航路開削状況を把握していなかった可能性が高いと推定する。

五、おわりに

まとめにかえて、レンドリースによるアメリカの対ソ援助状況の理解というファクターが、第二次世界大戦中の日本の戦争指導にどのように関係した／するのかについて、筆者の抱いた見通しを略述する。

とりあえず指摘しておきたいのは、参謀本部においては、一九四三年の夏が過ぎ、次第にドイツの敗色が強くなっても、なお、ドイツがヨーロッパ戦線で勝利する場合を第一として戦争の終結プランを立て、第二の場合として、ドイツの敗戦に備えるということになっていった点である。そういう中で、戦争を収拾するためにソ連に仲介を依頼するという方向が出たという。⁽⁴⁸⁾ 後知恵ということかも知れないが、戦争を指導し、政治を司る側としては、レンドリースの状況を察知し、米ソ両国の戦争に対するスタンス、および、それが独ソ戦の帰趨に与える影響の評価につなげることが必要だったはずである。しかし、当時の軍と政治の指導部においては、レンドリース物資の間宮海峡の通過についてはもとより、レンドリースの状況がよく理解されておらず、それが、米ソ両国の姿勢や独ソ戦の行方の予想、さらにはソ連の対日戦争準備の理解不十分につながったように思われる。

一九四四年一月の革命記念日の演説でスターリンが日本を侵略国として名指し、さらに一九四五年四月に日ソ中立条約の不延長を通告されてなお、日本の戦争指導部がソ連の中立維持と和平仲介の可能性に期待して戦争を収拾しようとしていたことは、こうした文脈の上で理解されるのであろう。すなわち、国際情勢を客観的に理解しようとせず、また、不都合な事実に向き合い、悪い事態に十分に備えようとせず、都合のよい点をつまみぐいして希望的観測に頼っていたのである。一九四五年八月九日、ソ連の参戦によって、こうした希望的観測はご破算となった。原子爆弾

の投下にもまして、それが終戦の決定打となったことは、長谷川毅が『暗闘——スターリン、トルーマンと日本降伏』で示したとおりである。⁽⁴⁹⁾

ここで、ソ連の側に立って一九三一年の満州事変まで時間をさかのぼって考えると、この時、それまでソ連の勢力圏にあった北満州が日本の勢力圏に入ることになり、ソ連としては極東の安全保障と経済運営の両面に多大の影響を蒙ることになった。ソ連は、一九二〇年代以来、外モンゴルの独立を支援してそれを事実上の衛星国とする一方、中国国民政府を支援していたが、ここに至ってさらにその支援を強化した。満州事変が起ると、ソ連は中国国民政府およびアメリカとの国交を成立させた。ここで初代駐米全権代表に就いたのは、それまで駐日全権代表だったアレクサンドル・トロヤノフスキー（一八八二—一九五五）である。⁽⁵⁰⁾ さらに、そして、一九三四年には国際連盟への加入も果たすなど、国際的立場を強めていく。

ソ連は、国内的には社会の統制を強め、極東の軍備とインフラを猛烈な勢いで強化する一方、中国への支援を強化した。日本に対しては、中東鉄道の売却で合意し（一九三五年）、直接の衝突を避けながら、日本の侵略にそなえる包囲網を構築していったのである。他方、日本は国際連盟から脱退し（一九三三年）、一九三七年に日中戦争を開始し、中国における権益をめぐってはイギリスとも衝突するようになり、国際的な孤立を深めた。こう

した国際情勢の一方で、極東ソ連の社会は一九三〇年代になると、強制収容所がそこしこにあって、経済建設のおそらく最大の部門をになう、特殊な社会になっていたようである。コムソモリスク・ナ・アムールからソヴェツカヤ・ガヴァニまでの鉄道を建設し、間宮海峡とアムール下流部の水路掘削を実施したのは、まさにそうした収容所であった。⁽¹⁾

しかし、収容所や強制労働の問題はソ連の歴史学で扱われることはなかった。また、こうした社会構造のため、国民には知りえないことが多く、社会を認識する上で非常に大きな欠落部分となった。ソ連期に二〇世紀の極東通史が書かれずに終わり、いままに至るもできていない最大の理由は、強制労働を構成要素とするソ連の社会構造にあったと考えられる。

極東開発史における強制労働の意義を早くから指摘していたのは、ジョージ・ステファンと原暉之であるが、当時の史料は断片的であった。⁽²⁾しかし、近年ロシアで行われている研究において、ようやく一九三〇—四〇年代の極東社会の実相に目が向けられるようになり、強制収容所や強制移民が占める位置が徐々にあきらかにされつつある。⁽³⁾

近年、岩下明裕を中心に国境研究が提唱され推進されつつあるが、二〇世紀東アジア史を振り返ると、国境による分断が人々の交流を妨げることにより、物事の理解を妨げるだけでなく、さらには、壁の向こうの社会への影響を見えなくさせていることが多々あるように思われる。日ソ関係がソ連極東社会に及ぼした影

響、そして、それがまた逆に日本の政治や社会に及ぼした影響について、今後、ロシアその他の地域の史料・研究に目を配りつつ、多面的に考察していくことが必要であろう。

註

(1) 日本海軍水路部の刊行した『黒龍沿岸州水路誌 全』(第一改版、一九〇四年)は、間宮海峡について以下のように述べる。「黒龍江口付近の水深 Castries bay より Nikolavsk ニ至ル水道ハ距離約百三十五哩ニシテ此水道中 Cape Lazareva ㊦ Nikolavsk ニ至ル約六十五哩間ハ導標線ニヨリテ其航路ヲ示セリ。此水道中ノ最浅部ハ南水道ニシテ北緯五二度五二分ノ Pronge point ニ起リ南方約二十二哩ノ處ニ達ス而シテ Pronge point ヨリ南方十哩間ハ水深僅ニ一二呎或ハ十三呎ニシテ風向ニ依リ一呎半乃至三呎ヲ増加ス。此水道ヲ航行セントスル船舶ハ浦鹽斯德港若クハ Castries bay ニテ其載貨ヲ卸シ吃水ヲ十四呎ヨリ浅クセサルヘカラス」一七九頁。また、同じく水路部の刊行した『露領沿海州水路誌 全』(第一改版、一九一九年)では、ニコラエフスクについての記述中「間宮海峡北部ヲ経テ黒龍江ニ至ル航路中 South Channel ハ十八呎ニ、North Channel ハ二十一呎(多クノ場合ハ二十四呎)ノ水深ニ浚渫スルヲ常トシ又碎氷船ヲ使用シテ航通期間ノ延長ヲ期待セリ」(二六六頁)。ソ連期の技師で、間宮海峡水路の掘削事業に従事したイヴァ

ン・ソロヴィヨフは、航路の水深は、大潮の時でも三・五から四メートルを超えないと記す。*Соловьев И.А. Амуролиманский русловой процесс и водные пути. Владивосток, 1995. С. 6.*

- (2) 小型の汽船ならば航行可能である。たとえば、北樺太「保障占領」期の一九二二年四月、北日本汽船は、通信省命令航路として函館尼港線を設置し、宗像丸（九八四総トン）を配置して一九二五年五月まで運航した。途中寄港地は、小樽、真岡、アレクサンドロフスク。『北日本汽船株式会社二十五年史』（北日本汽船、一九三九年）、六〇—六三頁。

- (3) История Сахалина и Курильских островов с древнейших времен до начала XXI столетия. Южно-Сахалинск, Сахалинское книжное изд-во, 2008.

- (4) *Черевко К.Е., Кириченко А.А.* Советско-японская война 9 августа 1945 г.: рассекреченные архивы (предыстория, ход, последствия). Москва, БИМПА, 2006.

- (5) 特に次の文献は、事業の全体像を最もよくとらえたものであり、本稿第二節の叙述はこれに依るところが大きい。*Зайцев Ю.М.* Амуро-лиманская воднотранспортная система (1936-1945 гг.): проблемы и решения // Взглядываясь в прошлое: дальневосточное общество в XX веке. Кн. 4. Владивосток, ДВО РАН, 2008. С. 87-109.

- (6) *Соловьев И.А.* У ворот Татарского пролива: Амуро-лиманская воднотранспортная проблема, 1937—1943 гг.: воспоминания.

Владивосток, 1996. С. 6. 労働国防委員会は、革命期の労農国防評議会を起源とし、国防と経済建設を担当していた。翌一九三七年四月に廃止され、ソ連邦閣僚会議付属国防委員会が設置された。この委員会も、独ソ開戦直後の一九四一年六月三〇日に廃止される。同日、これに代わるものとして国家国防委員会が設置され、一九四五年九月まで、戦争遂行に関する最高決定機関として機能した。

- (7) Новая российская энциклопедия. Т. 8 (2). Москва. Изд-во “Энциклопедия”, 2011. С. 191.

- (8) *Зайцев.* Амуро-лиманская воднотранспортная система. С. 88-89.

- (9) 北サハリン西海岸北部、現在のルイブノフスク村に当たるように思われる。日本軍が「保証占領」期および一九四〇年代に編集した地図に、その名を確認できる。『北樺太』（薩哈連軍政部、一九二二年）付録地図、陸地測量部・参謀本部『五十万分一薩哈連州附近素図』其一（一九四一年）。

- (10) 一九二〇年代の国家電化計画に参加したり、白海・バルト海運河の建設を指導したりしたことで知られる水利工学者。

- (11) 独ソ開戦により、黒海沿岸に位置するニコラエフの造船所が使用できなくなったばかりか、さらにはレーニングラードの造船所に船を出入らせることができなくなるなど、艦艇の建造には多くの困難な問題が生じ、生産は大幅に低下した。*Комарков А.Ю.* Военно-морской ленд-лиз в годы Великой

Отечественной войны // Российская история. № 4. 2015. С. 124–

125.

(12) 場所によっては一昼夜で二六センチメートルの土砂が堆積するところ。Соловьев. Амуролиманский русловой процесс. С. 7.

(13) アメリカが第二次世界大戦中に大量建造し、連合諸国への物資輸送に使用した一万トン級の貨物船。構造を簡素化し、短期間で建造できるように工夫されていた。

(14) Зайцев. Амуро-лиманская воднотранспортная система. С. 106–107.

(15) ボリス・スラヴィンスキー（加藤幸広訳）『日ソ戦争への道：ノモンハンから千島占領まで』共同通信社、一九九九年、二二九頁。

(16) Краснов В.Н., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР 1941-1945. Москва, Наука, 2008. С. 23-30. 『ロシア史三』（世界歴史大系）、山川出版社、一九九七年、二七五―二七六頁。

(17) Albert L. Weeks, *Russia's Life-Saver: Lend-Lease Aid to the USSR in World War II*, Lanham: Lexington Books, 2004, p. 115.

(18) Плещин, А.А. Ленд-лиз. Тихий океан. Москва, Терра, 1998. С. 5–6. 図2を参照。

(19) 須藤真志「日米交渉と軍部」三宅正樹ほか編『昭和史の軍部と政治3 太平洋戦争前後』第一法規出版、一九八三年、一三四―一三五頁、川田稔『昭和陸軍全史三 太平洋戦争』（講談社現代新書）、二〇一五年、第五章 独ソ戦の衝撃 一六一―

二〇四頁。

(20) 『戦時日ソ交渉史』上二二六―二三九頁 日本海汽船会社の気比丸（四、五二二トン）は、一九四一年一月五日、清津から敦賀にむけて航行中、触雷して沈没した。船客三五七名、乗員八九名中、救助された船客は二二〇名、乗員六九名で、死者五一名、行方不明者一〇五名の犠牲者が出た。

(21) 『戦時日ソ交渉史』上、三七八頁。

(22) 『戦時日ソ交渉史』上、四五五―四六五、五二二―五二〇頁。

(23) 『戦時日ソ交渉史』上、五〇〇―五〇七頁、飛内進『大湊警備府沿革史』六四二頁。対象海域ははっきりしないが、飛内によると、本州・九州沿岸地域とすることで、対馬海峡を含むようである。

(24) 『戦時日ソ交渉史』上三四〇―三七七頁。

(25) George Lensen, *The Strange Neutrality: Soviet-Japanese Relations during the Second World War 1941-1945*, Tallahassee, FL: The Diplomatic Press, 1972.

(26) 宗谷海峡、津軽海峡の海上警備は海軍大湊警備府が担当した。『戦史叢書 海上護衛戦』朝雲新聞社、一九七一年、一〇〇―一〇二頁、飛内進『大湊警備府沿革史・北海の護り』【自費出版】、二〇〇〇年、五九八―六〇〇頁、六四一―六四三頁ほか。

(27) Weeks, *Russia's Life-Saver*, p. 152.

(28) アレクサンドロフスキの総領事館とオハの領事館は一九四四年六月まで存続した。また、ソ連極東部には、このほ

カウラジオストックに総領事館、ペトロパヴロフスクに領事館があり、いずれも一九四五年八月まで存続した。なお、ハバロフスクの総領事館とブラゴヴェシチエンスクの領事館は、大戦前の一九三八年八月に閉鎖されている。『戦時日ソ交渉史』付表四下、一二五九頁。

(29) 『戦時日ソ交渉史』上五七六、六五二頁。採炭は一九四三年まで細々と続いたが、日本向け石炭搬出は一九三七年に一〇万七千トン積み出して以後、皆無に近いレベルである。村上隆『北樺太石油コンセッション一九二五—一九四四』北海道大学出版会、二〇〇四年、一四四頁。

(30) 村上『北樺太石油コンセッション』、二八八、三三二頁。

(31) 『戦時日ソ交渉史』は、ソ連側が間宮海峡航行を禁止していたと述べる(上、三八一頁)。たまた、それが何によって生じたのか具体的な説明はない。残念ながら、筆者は他の史料によって確認できていない。

(32) Weeks, *Russia's Life-Saver*, pp. 67, 144—151.

(33) Красное. Лент-пиз для СССР. С. 116-126.

(34) Weeks, *Russia's Life-Saver*, p. 146.

(35) カスピ海を指す。

(36) 有賀伝「参謀本部、軍令部情報部門の変遷」『新防衛論集』一二(二)、一九八四年、二八—四八頁。

(37) 飛内『大湊警備府沿革史』、五五三—五五五頁。

(38) この年、日ソ不可侵条約の締結を、日本側からソ連に提起

しているが、その後一九四一年になって日ソ中立条約として締結された。

(39) 飛内『大湊警備府沿革史』六四—六四二頁。

(40) 飛内『大湊警備府沿革史』六四三頁。

(41) 林三郎『関東軍と極東ソ連軍』芙蓉書房、一九七四年二〇—二〇二頁。

(42) 林『関東軍と極東ソ連軍』二二四—二二五頁。

(43) 防衛省防衛研究所図書館所蔵。JACAR Ref. C12120389600 ~ C12120391100 軍事極秘 東「ソ」「ソ」軍後方準備調書(防衛省防衛研究所)。林によると、一九四四年までの資料に基づいて作成し、翌一九四五年四月に配布したというので、ドイツの敗北が迫った戦争末期の陸軍中央の認識を示すものと言える。林三郎『関東軍と極東ソ連軍』。

(44) 『東「ソ」「ソ」軍後方準備調書』七一—七二頁。

(45) Планеро. Лент-пиз Тихий океан. С. 363-365. なお、この表は T. H. Vail Motter, *The Persian Corridor and Aid to Russia*, Washington, D.C.: Office of the Military History, Dept. of the Army, 1952 からの引用とすることである。

(46) 『東「ソ」「ソ」軍後方準備調書』、一〇一頁。

(47) 佐藤尚武『回顧八十年』時事通信社、一九六三年、守島伍郎「苦悩する駐ソ大使館…日ソ外交の思出」港合作出版社、一九五二年。

(48) このような戦争終結構想を練った松谷戦争指導課長

(一九〇三―一九九八)は、その後、一九四四年七月支那派遣軍参謀に転出させられるが、同年一月、陸軍大臣秘書官として中央に復帰し、戦争終結に動くことになる。山本智之『主戦か講和か…帝国陸軍の秘密終戦工作』(新潮選書) 新潮社、二〇一三年、八八―九四頁および以下の記述を参照。

(49) 長谷川毅『暗闘―スターリン、トルーマンと日本降伏』中央公論新社、二〇〇六年。

(50) この人事の意味については、酒井哲哉「日米開戦と日ソ関係」細谷千博ほか編『太平洋戦争』東京大学出版会、一九九三年、一三三―一六一頁を参照。

(51) 第二〇一号建設部の技師だったソロヴィヨフの回想では、すべてが囚人から構成されていたわけではなく、囚人と自由人が一緒に働いたという。Соловьев И.А. У ворот Татарского пролива (воспоминания). Владивосток, 1996.

(52) John J. Stephan, *The Russian Far East: A History*, Stanford: Stanford University Press, 1994. 原暉之『インディギルカ号の悲劇：一九三〇年代のロシア極東』筑摩書房、一九九三年。

(53) たちべづ *Itaev A.A. Общество Дальнего Востока СССР в условиях японской опасности (1930-е - середина 1940-х гг.)*. Владивосток, 2014.